



**RETURN BIDS TO:**

**RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**

**Bid Receiving - PWGSC / Réception des soumissions  
– TPSGC**

**11 Laurier St. / 11, rue Laurier**

**Place du Portage , Phase III**

**Core 0B2 / Noyau 0B2**

**Gatineau**

**Quebec**

**K1A 0S5**

**Bid Fax: (819) 997-9776**

**SOLICITATION AMENDMENT**

**MODIFICATION DE L'INVITATION**

The referenced document is hereby revised; unless otherwise indicated, all other terms and conditions of the Solicitation remain the same.

Ce document est par la présente révisé; sauf indication contraire, les modalités de l'invitation demeurent les mêmes.

**Comments - Commentaires**

**Vendor/Firm Name and Address**

**Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur**

**Issuing Office - Bureau de distribution**

Marine Chartering Services Directorate/Direction des  
services d'affrètements maritime

11 Laurier St./ 11, rue Laurier

Place du Portage, Phase III, 6C2

Gatineau

Quebec

K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> Navires remorquage d'urgence	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> F7017-160056/C	<b>Amendment No. - N° modif.</b> 006
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> F7017-160056	<b>Date</b> 2018-03-01
<b>GETS Reference No. - N° de référence de SEAG</b> PW-\$\$MB-003-26699	
<b>File No. - N° de dossier</b> 003mb.F7017-160056	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin at - à 02:00 PM on - le 2018-04-05</b>	<b>Time Zone</b> Fuseau horaire Eastern Standard Time EST
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> Aubin, Marc A.	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> 003mb
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (819) 420-5452 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b>	

**Instructions: See Herein**

**Instructions: Voir aux présentes**

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b>	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address</b> <b>Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm (type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/ de l'entrepreneur (taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

La modification No. 006 vient (1) changer la date de fermeture à la demande de soumission au 5 avril 2018, (2) changer la demande de soumission, ainsi que (3) répondre aux questions de l'industrie, comme suit:

**Modification à la demande de soumission**

La modification n° 11 – L'article 1.2 (e) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

(e) La présente demande d'approvisionnement n'est pas assujettie à l'Entente définitive des Premières Nations Maa-nulth (EDPNM).

La modification n° No. 12 – L'article 3.2 (c) (ii) (Sécurité) seulement est supprimé dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

(ii) Supprimé intentionnellement.

La modification n° 13 – L'article 6.2 (a) seulement est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

(a) La clause A9033T (2012-07-16), Capacité financière, du Guide des CCUA s'applique. Cependant, le paragraphe 3 est supprimé et est remplacé par : « Si le soumissionnaire est une filiale d'une autre entreprise, chaque société mère, y compris la société mère ultime, devra fournir l'information financière demandée par l'autorité contractante en 1(a) à (f). L'information financière fournie par une société mère ne dégage pas pour autant le soumissionnaire de l'obligation de présenter ses propres renseignements financiers; toutefois, si le soumissionnaire est une filiale d'une autre entreprise et dans le cours normal des affaires les renseignements financiers ne sont pas générés distinctement pour la filiale, les renseignements financiers de la société mère doivent être fournis. Si le Canada juge que le soumissionnaire ne possède pas la capacité financière nécessaire, mais que la société mère la possède, ou si le Canada ne peut évaluer la capacité financière du soumissionnaire puisqu'elle fait partie intégrante de celle de la société mère, le Canada peut, à sa seule discrétion, attribuer le marché au soumissionnaire sous réserve qu'au moins une des sociétés mères fournisse une garantie au Canada. »

La modification n° 14 – L'article 7.10 (b) (i) (A) et (B) sont supprimés dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

- (A) Le CMID publié par l'International Marine Contractors Association (IMCA), rempli par un inspecteur agréé au plus 45 jours civils avant la livraison de chaque navire au client. Les mesures correctives contenues dans le rapport d'inspection doivent être prises avant la livraison et l'acceptation de chaque navire, ou
- (B) L'OVID publiée par l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), remplie par un inspecteur agréé au plus 45 jours civils avant la livraison de chaque navire au client. Les mesures correctives contenues dans le rapport d'inspection doivent être prises avant la livraison et l'acceptation de chaque navire.

La modification n° 15 – MR 25 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences obligatoires) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

EXIGENCES OBLIGATOIRES				
RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE				
NO. DU CRITÈRE	DOCUMENT DE RÉFÉRENCE	EXIGENCES OBLIGATOIRES	MÉTHODE D'ÉVALUATION	EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES)
MR 25	Supprimé intentionnellement	Supprimé intentionnellement	Supprimé intentionnellement	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
				Non-applicable

La modification n° 16 – RR-4, RR-4b et RR-4c seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

EXIGENCES COTÉES					
			RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE		
CRITÈRE No	EXIGENCES COTÉES	POINTS MAXIMUM	MÉTHODE D'ÉVALUATION	CRITÈRE D'ÉVALUATION	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
RR-4 NAVIRE 1	Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une grue de pont marine avec une charge de travail de plus de 5 tonnes avec un objectif de 20 tonnes sur le palan principal à une portée / extension d'au moins 5 m sur le côté du navire. La grue devrait avoir un rayon de travail d'au moins 10 mètres ou plus à pleine portée / extension à pleine charge réduite pour permettre le transfert de biens ou d'équipement d'un quai ou d'un autre navire jusqu'à au moins la ligne médiane du navire ou la plus grande partie de la zone de travail, selon la plus grande des deux. "Un palan secondaire de 8 tonnes SWL devrait également être installé".	9 PTS	Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins montrant les limites opérationnelles de la grue.	3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime d'une capacité supérieure à 5 tonnes mais inférieure à 10 tonnes SWL sur le treuil principal.  6 PTS = Le soumissionnaire a démontré qu'il possède une grue de pont maritime d'une capacité de 10 tonnes ou plus mais inférieure à 20 tonnes de charge utile sur le treuil principal.	



<p><b>RR-4b</b> <b>NAVIRE 1</b></p>	<p>Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une grue de pont marine avec une charge de travail de plus de 5 tonnes avec un objectif de 20 tonnes sur le palan principal à une portée / extension d'au moins 5 m sur le côté du navire. La grue devrait avoir un rayon de travail d'au moins 10 mètres ou plus à pleine portée / extension à pleine charge réduite pour permettre le transfert de biens ou d'équipement d'un quai ou d'un autre navire jusqu'à au moins la ligne médiane du navire ou la plus grande partie de la zone de travail, selon la plus grande des deux. "Un palan secondaire de 8 tonnes SWL devrait également être installé".</p>	<p><b>9 PTS</b></p>	<p>Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins montrant les limites opérationnelles de la grue.</p>	<p>3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui dépasse la ligne médiane du navire.  6 PTS = Le soumissionnaire a démontré qu'il possède une grue de pont maritime dont le rayon de travail atteint plus de 5 m du côté du navire.  9 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui couvre la plus grande partie de la surface de travail et offre plus de 5 m de portée sur le côté du navire.</p>	
<p><b>RR-4b</b> <b>NAVIRE 2</b></p>	<p>Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une grue de pont marine avec une charge de travail de plus de 5 tonnes avec un objectif de 20 tonnes sur le palan principal à une portée / extension d'au moins 5 m sur le côté du navire. La grue devrait avoir un rayon de travail d'au moins 10 mètres ou plus à pleine portée / extension à pleine charge réduite pour permettre le transfert de biens ou</p>	<p><b>9 PTS</b></p>	<p>Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins montrant les limites opérationnelles de la grue.</p>	<p>3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui dépasse la ligne médiane du navire.  6 PTS = Le soumissionnaire a démontré qu'il possède</p>	

	d'équipement d'un quai ou d'un autre navire jusqu'à au moins la ligne médiane du navire ou la plus grande partie de la zone de travail, selon la plus grande des deux. "Un palan secondaire de 8 tonnes SWL devrait également être installé".			une grue de pont maritime dont le rayon de travail atteint plus de 5 m du côté du navire.  9 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire possède une grue de pont maritime avec un rayon de travail qui couvre la plus grande partie de la surface de travail et offre plus de 5 m de portée sur le côté du navire.	
<b>RR-4c</b> <b>NAVIRE 1</b>	Le navire du soumissionnaire devrait être équipés d'une grue de pont marine avec une charge de travail de plus de 5 tonnes avec un objectif de 20 tonnes sur le palan principal à une portée / extension d'au moins 5 m sur le côté du navire. La grue devrait avoir un rayon de travail d'au moins 10 mètres ou plus à pleine portée / extension à pleine charge réduite pour permettre le transfert de biens ou d'équipement d'un quai ou d'un autre navire jusqu'à au moins la ligne médiane du navire ou la plus grande partie de la zone de travail, selon la plus grande des deux. "Un palan secondaire de 8 tonnes SWL devrait également être installé".	<b>6 PTS</b>	Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins montrant les limites opérationnelles de la grue.	0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire possède une grue de pont maritime équipée d'un palan secondaire.  3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire est équipé d'une grue de pont maritime munie d'un palan secondaire d'au moins 4 tonnes de charge utile.  6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire est équipé d'une grue de pont maritime munie d'un palan secondaire	

<b>RR-4c</b> <b>NAVIRE 2</b>	<p>Le navire du soumissionnaire devrait être équipé d'une grue de pont marine avec une charge de travail de plus de 5 tonnes avec un objectif de 20 tonnes sur le palan principal à une portée / extension d'au moins 5 m sur le côté du navire. La grue devrait avoir un rayon de travail d'au moins 10 mètres ou plus à pleine portée / extension à pleine charge réduite pour permettre le transfert de biens ou d'équipement d'un quai ou d'un autre navire jusqu'à au moins la ligne médiane du navire ou la plus grande partie de la zone de travail, selon la plus grande des deux. "Un palan secondaire de 8 tonnes SWL devrait également être installé".</p>	<b>6 PTS</b>	<p>Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits appuyé par des dessins montrant les limites opérationnelles de la grue.</p>	<p>d'au moins 8 tonnes SWL.</p> <p>0 PTS = Le soumissionnaire n'a pas démontré que le navire possède une grue de pont maritime équipée d'un palan secondaire.</p> <p>3 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire est équipé d'une grue de pont maritime munie d'un palan secondaire d'au moins 4 tonnes de charge utile.</p> <p>6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire est équipé d'une grue de pont maritime munie d'un palan secondaire d'au moins 8 tonnes SWL.</p>		



La modification n° 17 – RR-4, RR-4b et RR-4c seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

EXIGENCES COTÉES						
			RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE			
CRITÈRE No	EXIGENCES COTÉES	POINTS MAXIMUM	MÉTHODE D'ÉVALUATION	CRITÈRE D'ÉVALUATION	EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES)	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE
RR-16  NAVIRE 1	Le navire du soumissionnaire devrait pouvoir héberger au moins 8 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime (ces personnes peuvent être des hommes et des femmes, y compris des officiers et des membres d'équipage nécessitant au moins 2 cabines simples et pas plus de 3 cabines doubles) aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.	6 PTS	Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et des dessins indiquant l'hébergement identifiant quelle cabines concernent l'équipage du soumissionnaire et quelles cabines sont disponibles pour le personnel désigné de la GCC.	2 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger au moins 8 à 9 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.  4 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger 10 à 11 personnes		

				conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.  6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger au moins 12 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.		
<b>RR-16</b> <b>NAVIRE 2</b>	Le navire du soumissionnaire devrait pouvoir héberger au moins 8 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime (ces personnes peuvent être des hommes et des femmes, y compris des officiers et des membres d'équipage nécessitant au moins 2 cabines simples et pas plus de 3 cabines doubles) aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.	<b>6 PTS</b>	Le soumissionnaire devrait fournir un énoncé des faits et des dessins indiquant l'hébergement identifiant quelle cabine concernent l'équipage du soumissionnaire et quelles cabines sont disponibles pour le personnel désigné de la GCC.	2 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger au moins 8 à 9 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.		

				<p>4 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger 10 à 11 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.</p> <p>6 PTS = Le soumissionnaire a démontré que le navire peut héberger au moins 12 personnes conformément aux dispositions de la Convention du travail maritime aux fins de formation de la GCC et de l'exécution d'autres tâches liées aux programmes de la GCC.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

La modification n° 18 – RR-26 seulement de la pièce jointe 4.1 (Exigences cotées) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

EXIGENCES COTÉES					
RÉPONSE DU SOUMISSIONNAIRE					
CRITÈRE No	EXIGENCES COTÉES	POINTS MAXIMUM	MÉTHODE D'ÉVALUATION	CRITÈRE D'ÉVALUATION	EXPÉRIENCE DÉMONTRÉE (SOUMISSIONNAIRE À INSÉRER LES DONNÉES)
RR-26	Le plan de transfert des compétences et des connaissances préliminaire soumis par le soumissionnaire devrait être défini et décrit, avec suffisamment de détails, tous les aspects de l'approche pour offrir à l'équipage de la GCC les pratiques exemplaires, les procédures, la familiarisation et la formation relativement au remorquage des grands navires.	20 PTS	Le plan de transfert des compétences et des connaissances devrait traiter au moins des éléments suivants : 1. Familiarisation en classe (I-002); 2. Simulation (I-003); 3. Démonstrations en direct et exercices sur le pont (I-004); et 4. Exercices réels (I-005).	5 PTS = Le soumissionnaire a soumis un plan de transfert des compétences et des connaissances préliminaire qui porte sur 1 des éléments requis.  10 PTS = Le soumissionnaire a soumis un plan de transfert des compétences et des connaissances préliminaire qui porte sur 2 à 3 des éléments requis.  15 PTS = Le soumissionnaire a soumis un plan de transfert des	RÉFÉRENCE FOURNIE AVEC LA PAGE ET LE NUMÉRO DU PARAGRAPHE

				compétences et des connaissances préliminaire qui porte sur tous les éléments requis.  20 PTS = Le soumissionnaire a soumis un plan de transfert des compétences et des connaissances préliminaire qui aborde tous les éléments requis ainsi que d'autres renseignements pertinents.		
--	--	--	--	--	--	--

La modification n° 19 – la section 2.1 seulement de l'Annexe A (Énoncé de travail) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

**2.1 Aperçu des exigences du projet**

Le produit livrable principal de ce contrat est la prestation de services des deux navires de remorquage d'urgence (NRU) par affrètement à temps, comme décrit dans la section 2.2.

L'entrepreneur doit préparer et fournir un plan de gestion de projet (conformément à la section 2.3) décrit dans la Liste des données essentielles au contrat (LDEC, appendice C de la présente annexe), élément de données M-001, ainsi que les documents associés décrivant la méthodologie de gestion à utiliser dans l'administration du contrat (LDEC M-001).

L'entrepreneur doit fournir le plan de mobilisation (section 2.4) décrivant les travaux de radoub, d'armement, de peinture et autres exigences qui doivent être accomplis pour que le premier navire soit disponible pour des opérations de remorquage d'urgence, tel qu'indiqué à l'article 7.8 du contrat, au plus tard 6 Mois après l'adjudication du contrat (MAAC) et le deuxième navire, au plus tard le 30 septembre 2019 (LDEC T-001). L'entrepreneur doit fournir un plan de démobilisation (section 2.4) qui décrit les travaux, la peinture et toutes les autres exigences qui doivent être réalisés avant la fin de la période d'affrètement à temps (LDEC T-002).

L'entrepreneur doit fournir un plan de transfert des compétences et des connaissances afin de permettre aux membres du personnel de la GCC désignés de parfaire leurs connaissances en matière de remorquage d'escorte et d'urgence (section 2.5). Le programme de formation des agents et de l'équipage de la GCC, qu'il soit nouveau ou adapté d'un programme de formation interne existant, comprendra un calendrier, un programme d'enseignement et du matériel de formation (LDEC I-001). Le nombre d'employés de la GCC à former est indiqué dans les descriptions d'éléments de données.

La modification n° 20 – la section 2.4.1 seulement de l'Annexe A (Énoncé de travail) est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

## **2.4.1 Plan de mobilisation**

L'entrepreneur fournira un plan qui décrit le travail nécessaire en vue de mobiliser le navire de remorquage d'urgence pour que, de son état initial, il puisse passer à l'état nécessaire pour répondre aux exigences de base des navires et aux exigences fonctionnelles indiquées dans l'énoncé de travail, le concept des opérations et les descriptions d'éléments de données.

Il faut veiller à ce que le plan de mobilisation permette le début des opérations du premier navire de remorquage d'urgence au plus tard 6 MAAC et du deuxième navire de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2019. Ce produit livrable devrait aussi indiquer la possibilité de réaliser la mobilisation plus tôt et préciser les considérations, les contraintes et les coûts qui y sont associés. Si les exigences de base des navires de remorquage d'urgence font référence à une certification conformément aux règlements, les documents appropriés devront accompagner le bien livrable comme preuve de conformité. Le plan de mobilisation doit fournir les détails décrits dans DED T-001.

La modification n° 21 – Descriptions d'éléments de données (DED) T-001 seulement de l'Appendice D de l'Annexe A est supprimée dans sa totalité et remplacée par ce qui suit:

### **DED T-001 Plan de mobilisation**

#### **1. BUT de la DED :**

Le but de la présente DED est de décrire le travail nécessaire en vue de mobiliser le navire de remorquage d'urgence pour que, de son état initial, il puisse passer à l'état nécessaire pour répondre aux exigences de base des navires et aux exigences fonctionnelles indiquées dans l'énoncé de travail et le concept des opérations.

#### **PIÈCES JOINTES et RÉFÉRENCES PERTINENTES :**

Pièces jointes : S.O.

Références : DED M-002 Calendrier principal de projet

DÉD T-002 Plan de démobilisation

DÉD M-005 Rapports d'état d'avancement du projet

DÉD M-006 Réunion sur le lancement du projet

DÉD M-007 Réunions d'examen de projet

## 2. INSTRUCTIONS RELATIVES À LA PRÉPARATION :

Format :

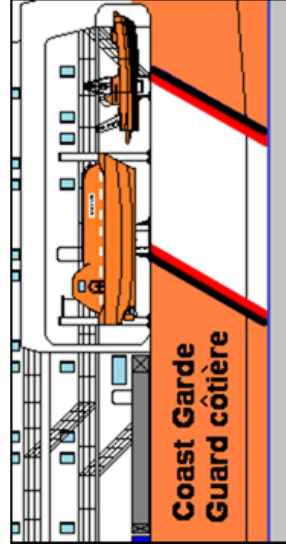
Le plan de mobilisation doit être préparé dans le gabarit de l'entrepreneur et accepté par l'autorité technique.

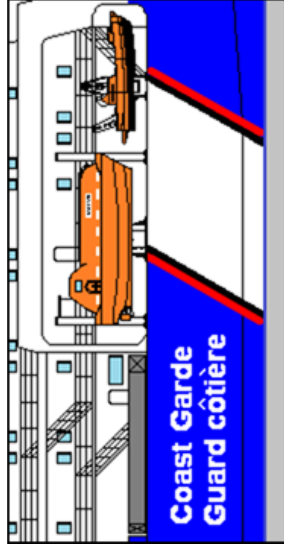
Le plan de mobilisation doit être fourni en format PDF interrogeable pour toutes les versions précédant la version définitive. La version définitive du plan de démobilisation doit être fournie en formats Microsoft Word et PDF.

Exigences :

Le plan de mobilisation doit décrire en détail de quelle façon l'entrepreneur prévoit mobiliser le navire de remorquage d'urgence de sa condition préalable à l'attribution du contrat pour répondre aux exigences du navire exprimées en détail dans le document sur les exigences de base, l'énoncé de travail et le concept des opérations, y compris la livraison d'un navire portant une bande diagonale blanche peinte sur la coque et bordée de lignes contrastantes et l'inscription « Coast Guard/Garde côtière » (peinte ou transférée par décalcomanie) sur les deux murailles de la coque dans une couleur contrastante (voir l'exemple ci-dessous). La taille, l'emplacement et le style de la bande diagonale et de l'inscription doivent être conformes au guide du Programme de coordination de l'image de marque de la GCC figurant à l'addenda 1 du document des exigences de base (appendice A de l'EDT).

Deux exemples de bandes contrastantes et d'inscription de la GCC





Il faut veiller à ce que le plan de mobilisation permette le début des opérations du premier navire de remorquage d'urgence au plus tard 6 MAAC et du deuxième navire de remorquage d'urgence au plus tard le 30 septembre 2019. Les délais et le jalonnement des activités doivent être consignés dans le calendrier principal de projet de la DED (LDEC M-002), mais le plan de mobilisation doit décrire la façon dont l'entrepreneur respectera les délais prescrits. Ce produit livrable doit aussi indiquer la possibilité de réaliser la mobilisation plus tôt et préciser les considérations, les contraintes et les coûts qui y sont associés.

Le plan de mobilisation doit permettre l'exécution d'une enquête sur l'état du navire par une équipe d'évaluation de la GCC qui évaluera les travaux effectués au cours de la mobilisation pour s'assurer qu'ils répondent à toutes les exigences essentielles, conformément au document des exigences de base et au plan de mobilisation de l'entrepreneur.

Le plan de mobilisation doit répondre à toutes les mesures rectificatives indiquées dans le rapport d'inspection conformément soit au *Common Marine Inspection Document* (CMID), soit à la *Offshore Vessel Inspection Database* (OVID) présentés au moment de l'attribution du contrat.

Le plan de mobilisation doit déterminer les travaux nécessaires pour accueillir l'équipement désigné fourni par le gouvernement (ÉFG) défini au cours de la réunion sur le lancement.

Le plan de mobilisation doit inclure la production et la présentation d'un rapport d'inspection, conformément au *Common Marine Inspection Document* (CMID) publié par l'*International Marine Contractors Association* (IMCA) ou à la *Offshore Vessel Inspection Database* (OVID) publié par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). Cette inspection doit être effectuée par un inspecteur accrédité 45 jours ou moins avant la livraison du navire au Canada. Toutes les mesures rectificatives figurant dans les constatations du rapport doivent être corrigées avant la livraison du navire.



Le plan de mobilisation doit inclure la production d'une enquête sur l'état du navire par un tiers indépendant accrédité qui documentera l'état du navire au début de la période d'affrètement à temps.

Le plan de mobilisation doit aussi décrire de quelle façon l'entrepreneur prévoit satisfaire aux exigences de sécurité nécessitant que le capitaine et l'équipage de chaque navire doit détenir une cote de sécurité valable au niveau fiabilité.

Tous les travaux à exécuter dans le cadre du plan de mobilisation doivent respecter la politique d'achat au Canada.

Directives :

#### **Un mois après l'attribution du contrat**

À la suite des discussions avec le Canada, à l'occasion de la réunion sur le lancement du projet, l'entrepreneur doit soumettre un plan de mobilisation modifié définitif.

### **3. PRODUITS LIVRABLES :**

#### **Dans le mois suivant l'attribution du contrat**

Une copie électronique du plan de mobilisation définitif doit être fournie à l'autorité technique aux fins d'examen et d'acceptation un mois après la date d'entrée en vigueur du contrat.

## **Questions et Réponses**

### **Question n° 21**

La demande de soumission indique « *La présente demande d'approvisionnement est assujettie à l'Entente définitive des Premières Nations Maa-nulth (EDPNM)* ». Pourriez-vous, s'il vous plaît, expliquer l'importance de l'EDPNM en ce qui concerne la demande de soumission pour les Navires de remorquage d'urgence ainsi que souligner les exigences auxquelles les entrepreneurs doivent se conformer?

### **Réponse à la question n° 21**

Le Canada a procédé à un examen plus approfondi de *l'Entente définitive des Premières Nations Maa-nulth (EDPNM)*, y compris l'Accord entre le Canada et les premières nations maa-nulthes de Pacific Rim concernant la collaboration en matière de planification et de gestion de la réserve de parc national Pacific Rim et ont déterminé que cette exigence ne relève pas de cette entente. Veuillez voir la modification apportée à l'article 1.2 (e) dans la modification n° 11.

### **Question n° 22**

Pourriez-vous préciser si l'équipement acheté au Canada mais non entièrement fabriqué au Canada répond aux critères d'admissibilité à l'attestation d'achat au Canada?

### **Réponse à la question n°. 22**

L'élément de «l'achat au Canada» du Cadre stratégique pour le secteur canadien de la construction navale et maritime industrielle (politique de «l'achat au Canada») s'appliquera uniquement aux travaux de mobilisation, de réparation, d'entretien, de remise à niveau, d'aménagement (y compris le passage en cale sèche et la refonte) et de démobilisation. Pour cette exigence, le Canada ne dictera pas où les navires ou l'équipement de soutien doit avoir été construit.

### **Question n° 23**

Pourriez-vous préciser qui, parmi le personnel proposé, doit posséder les autorisations de sécurité nécessaires et à quel moment?

### **Réponse à la question n° 23**

Veuillez noter que l'article 3.2(c)(ii) (Sécurité) a été supprimé dans son intégralité, conformément à la modification n° 12.

Avant l'attribution du contrat, l'entrepreneur proposé devra satisfaire aux exigences en matière de sécurité, énoncées à l'article 7.6 (plus précisément à l'article 7.6(a)). Si le soumissionnaire possède déjà une Vérification d'organisation désignée (VOD), cette information doit être fournie avec sa soumission, à la pièce jointe 3.1 (formulaire de présentation des soumissions). Si le soumissionnaire ne possède pas de VOD et n'est pas en processus de l'obtenir, veuillez immédiatement demander par écrit à l'autorité contractante de vous fournir l'information relative au processus à suivre pour obtenir la VOD requise.

Après l'attribution du contrat, tout le personnel de l'entrepreneur devra également satisfaire aux exigences en matière de sécurité décrites à l'article 7.6 (plus précisément à l'article 7.6(b)).

#### Question n° 24

Pourriez-vous clarifier si le capitaine peut obtenir l'autorisation avant l'attribution du contrat et lors de la présentation de la soumission, car les soumissionnaires peuvent être en processus d'obtenir la VOD pendant la présentation de la soumission?

#### Réponse à la question n° 24

Veuillez noter que l'article 3.2(c)(ii) a été supprimé dans son intégralité, conformément à la modification n° 12.

#### Question n° 25

Pourriez-vous clarifier de quelle façon l'Entente définitive des Premières Nations Maa Nulth (EDPNM) aura une incidence sur les soumissionnaires ou le contrat?

#### Réponse à la question n° 25

S'il vous plaît voir la modification n° 11

#### Question n° 26

La Première Nation Maa Nulth a été identifiée et son entente définitive a été mentionnée. Est-ce qu'il s'agit du groupe autochtone prioritaire à recevoir des prestations? Pourquoi s'agissait-il de la seule Première Nation à être mentionnée de façon spécifique?

#### Réponse à la question n° 26

S'il vous plaît voir la modification n° 11. De plus, veuillez noter que toutes les entités autochtones qui répondent à la définition fournie dans le cadre du contrat seront considérées pour le Volet de participation autochtone (VPA).

Question n° 27

Pourriez-vous confirmer qu'aucun plan VPA n'est requis lors de la présentation de la soumission, mais seulement 2 mois après l'attribution du contrat?

Réponse à la question n° 27

Oui, c'est exact.

Question n° 28

À quel moment les soumissionnaires fournissent-ils un plan sur la façon dont 1 % sera dépensé pour le VPA? Quel poids cela aura-t-il sur la note d'évaluation non financière de 30 %?

Réponse à la question n° 28

Le plan doit être fourni 2 mois après l'attribution du contrat. Le Volet de participation autochtone (VPA) n'est pas évalué.

Question n° 29

Vous avez parcouru rapidement les questions de sécurité, mais il s'agit d'un grand défi pour les soumissionnaires qui ne sont pas actuellement autorisés, par la VOD, à fournir une autorisation à un capitaine, car ils ne peuvent pas autoriser un individu avant la fin de la période des soumissions.

Il s'agit du délai de clôture des soumissions par rapport à l'attribution du contrat, plutôt que du niveau de sécurité qui est en cause.

Habituellement, l'ordre consiste à prioriser l'organisation et ensuite les ressources, et non l'inverse.

Réponse à la question n° 29

S'il vous plaît voir la réponse donné pour la question n° 23.

Question n° 30

Comment la participation des autochtones sera-t-elle évaluée dans la sélection globale (c.-à-d., le prix par rapport au VPA)?

Réponse à la question n° 30

Le volet de participation autochtone (VPA) ne sera pas évalué.

Question n° 31

Quelle est la cote de sécurité exigée pour le capitaine?

Réponse à la question n° 31

Conformément à l'article 7.6(b), les capitaines ont besoin de la COTE DE FIABILITÉ.

Question n° 32

Si le soumissionnaire souhaite soumettre un navire disposant d'autres configurations (équipement ou spécifications) qui influenceraient le tarif journalier tout compris pour le navire, comment le soumissionnaire peut-il fournir un autre tarif optionnel pour le bateau?

Réponse à la question n° 32

Si le soumissionnaire souhaite soumettre plus d'options, il doit le faire en suivant les instructions fournies à l'article 3.1 (e) (i).

Question n° 33

Si le soumissionnaire souhaite soumettre un navire supplémentaire dans l'offre (au-delà de NRU 1 ou NRU 2) seulement pour permettre au client de sélectionner ses préférés, comment cela doit-il être effectué?

Réponse à la question n° 33

Si le soumissionnaire souhaite soumettre plus d'options, il doit le faire en suivant les instructions fournies à l'article 3.1 (e) (i).

Question n° 34

La section 6.2 – Capacité financière, fait référence à la clause A9033T (2001-07-16) du Guide des CCUA, mais la mise à jour la plus récente du manuel date du 2007-11-30. Quelle version devrait être utilisée?

Réponse à la question n° 34

Veuillez-vous référer à la correction effectuée sous la modification n° 13.

Question n° 35

Le gouvernement du Canada pourrait-il envisager d'inclure l'une des clauses pertinentes à la limitation des responsabilités dans le Guide des clauses et conditions uniformisées d'achat?

Réponse à la question n° 35

Le gouvernement du Canada a examiné la demande, et la DS demeurera inchangée.

Question n° 36

Après l'attribution du contrat, le gestionnaire de projet peut-il être remplacé?

Réponse à la question n° 36

Le remplacement d'individus sera effectué tel que décrit en détail à l'article 7.46 des Clauses du contrat subséquent.

Question n° 37

Une garantie de la société mère devra-t-elle être signée par l'entrepreneur choisi avant l'attribution du contrat?

Réponse à la question n° 37

Selon les résultats de l'évaluation financière effectuée, d'autres demandes du Canada peuvent être requises, comme, effectivement, une garantie de la société mère.

Question n° 38

Si les deux navires sont inspectés et acceptés par le client en même temps, seront-ils pris en charge en même temps?

Réponse à la question n° 38

Oui.

Question n° 39

Si la soumission est jugée irrecevable au cours du processus d'évaluation, le soumissionnaire sera-t-il immédiatement avisé?

Réponse à la question n° 39

Toutes les notifications, y compris les lettres de refus, ne sont fournies qu'après l'attribution du contrat.

Question n° 40

L'évaluation de confirmation des navires sera-t-elle effectuée par la GCC ou par une société de tierces parties?

Réponse à la question n° 40

L'évaluation de confirmation des navires prévue à l'article 4.5 sera effectuée par la GCC.

Question n° 41

Lorsque la période de soumission prend fin, combien de temps faudra-t-il avant que le soumissionnaire détenant la soumission recevable classée au premier rang soit avisé?

Réponse à la question n° 41

Si aucune complication ne survient, un avis devrait être envoyé environ deux mois après la clôture de la période des soumissions.

Question n° 42

En ce qui concerne les journées de maintenance, doivent-elles être accumulées avant que l'on puisse en profiter?

Réponse à la question n° 42

Conformément à l'article 7.35(c)(i) (...), l'entrepreneur a droit, lors de l'embauche, à vingt-quatre heures par mois ou au prorata, lesquelles doivent être cumulatives à compter de l'acceptation du navire aux fins d'entretien (...).

Question n° 43

La demande de soumission (DS) est assujettie à l'Accord définitif des Premières nations maa-nulthes (ADPNMN). Après avoir examiné l'ADPNMN, nous cherchons à savoir quels aspects de l'Accord s'appliquent aux entrepreneurs pour ce qui est de l'exigence relative au volet de participation des Autochtones (VPA) susmentionnée.

Réponse à la question n° 43

Veuillez-vous reporter à la modification n° 11.

Question n° 44

Le VPA de la soumission de tout entrepreneur est-il censé être axé sur les entreprises et les membres des Premières nations maa-nulthes ou est-ce que l'ADPNMN s'applique au document de la DS en raison d'autres aspects comme les eaux navigables ou d'autres questions de gouvernement à gouvernement?

Réponse à la question n° 44

Veuillez-vous reporter à la réponse à la question n° 26.

Question n° 45

Si un entrepreneur embauche des entreprises de Premières Nations ou de peuples autochtones qui ne sont pas signataires de l'ADPNMN, atteindra-t-il de la même manière les objectifs du VPA dans sa soumission?

Ou

Dans le cadre de la présente DS, les entreprises des Premières nations maa-nulthes doivent-elle être embauchées en priorité par un entrepreneur par rapport aux entreprises d'autres Premières nations ou peuples autochtones?

Réponse à la question n° 45

Veuillez-vous reporter à la réponse à la question n° 26.

Question n° 46

Les critères d'évaluation technique énoncés dans le document de la DS comportent généralement des évaluations quantitatives claires.

Pourriez-vous confirmer où se situe le VPA dans l'évaluation globale des soumissions?

Cela aiderait à déterminer la pondération relative du VPA dans le processus d'évaluation et la pondération des initiatives précises du VPA qui sont décrites dans la partie 2.7. Dans le document de la DS, la priorité semble être accordée à au moins un élément du VPA par rapport à d'autres, mais nous cherchons à obtenir des précisions sur l'évaluation globale de la VPA.

Réponse à la question n° 46

Le volet de participation des Autochtones (VPA) n'est pas évalué.



Question n° 47

À la page 104 du document de la DS, il est stipulé que l'entrepreneur retenu doit atteindre un objectif de 1 % pour ce qui est de l'indicateur de rendement clé (IRC) du volet de participation des Autochtones et que des pénalités seront imposées si cet objectif n'est pas atteint dans les délais indiqués.

Bien que ce ne soit pas encore déterminé, si l'entrepreneur atteint en fin de compte un objectif supérieur à 1 % quant au IRC du VPA et qu'il n'obtient pas ce résultat ultérieurement (en raison de circonstances imprévues), une pénalité proportionnellement plus élevée que 1 % lui sera-t-elle imposée?

Réponse à la question n° 47

Veuillez-vous reporter à l'article 7.20(g)(iii) pour obtenir des explications supplémentaires concernant l'indicateur de rendement clé (IRC) du volet de participation des Autochtones (VPA). À des fins de clarté, le crédit de paiement de l'IRC du VPA ne dépassera pas 1 % du coût total estimatif du contrat.

Question n° 48

Si dans sa soumission un entrepreneur fixe un objectif supérieur à 1 % pour l'IRC du VPA, sa proposition obtiendra-t-elle une note supérieure à celle des autres entrepreneurs qui acceptent de s'en tenir à l'objectif de 1 % pour cet aspect de la soumission? Ou s'agit-il d'un élément de conformité simplement pour s'engager à atteindre un IRC de 1 % pour le VPA au lieu de lui attribuer une pondération en fonction de l'atteinte d'un objectif égal ou supérieur à celui fixé pour le VPA?

Réponse à la question n° 48

Le volet de participation des Autochtones (VPA) n'est pas évalué. Le soumissionnaire doit consentir au contenu des pièces jointes 5.5 et 5.6 de la DS.

Question n° 49

Pourriez-vous préciser si le capitaine de chaque quart de travail doit être habilité au moment de la présentation des soumissions ou si seul le capitaine principal de chaque navire doit l'être?

Réponse à la question n° 49

Veuillez-vous reporter à la réponse à la question n° 23.

Question n° 50

Si un entrepreneur souhaite soumettre d'autres navires pour que le client puisse choisir les deux (2) qu'il privilégie, de quelle façon doit-il procéder?

Réponse à la question n° 50

Si le soumissionnaire souhaite présenter d'autres options, il doit le faire en suivant les instructions fournies au sous-alinéa 3.1(e)(i).

**TOUTES LES AUTRES MODALITÉS DE LA DEMANDE DE SOUMISSION  
DEMEURENT INCHANGÉES**